CHAMBRE

— DE —

COMMERCE

— DE —

TROIS-RIVIÈRES

Rapport du Secretaire

TROIS-RIVIÈRES

1886

CHAMBRE

— DE —

COMMERCE

— DE —

TROIS-RIVIÈRES

Rapport du Secrétaire

TROIS-RIVIÈRES

1886

2-1005

CHAMBRE DE COMMERCE

TROIS-RIVIÈRES, LE 20 FÉVRIER 1886.

M. le Président,

Le conseil d'administration ayant manifesté l'intention de réunir dans un mémoire sommaire les principaux travaux de la Chambre de Commerce, j'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant, couvrant la gestion de notre administration de l'époque de sa ré-organisation jusqu'à fin d'exercice 1885.

On trouvera également des informations sur la nature et l'importance de nos transactions, des chiffres officiels sur le mouvement commercial et matériel de notre port et un certain nombre de renseignements établissant, approximativement, le chiffre de notre production agricole et industrielle, des ressources et des besoins de notre Région.

Toutefois, comme cette dernière partie du rapport accuse non-seulement de sérieuses lacunes, mais qu'elle prête à la critique, il est bon de remarquer qu'en dépit d'ef-

forts souvent renouvelés nous ne sommes pas parvenus à déraciner complètement l'esprit de routine qui tient tant de place dans notre milieu, ni à écarter les obstacles contre lesquels se sont constamment heurtés les meilleurs intentions de nos devanciers.

Ainsi lorsqu'en 1882 nous avions voulu établir une action commune entre les intéressés de la Division dont la Ville de Trois-Rivières est le centre, et que nous réclamions des représentants du commerce et de l'industrie, des autorités et des notables, une adhésion ou le concours, nous vîmes que trop tôt que l'un et l'autre nous fit également défaut.

Pourtant ce concours aurait été nécessaire pour arriver à unité d'action, indispensable pour se former une idée juste de notre situation économique et pour préparer la voie à cett indépendance relative qui est l'attribut distinctif des grands centres.

Aussi dans les circulaires qui accompagnaient notre questionaire en 1882 et 1884 nous ne cessions d'insister sur cette nécessité. Nous cherchions surtout à faire ressortir la position quasi-privilégiée de Trois-Rivières, position qui nous permet de réunir, à très peu de frais et sur un rayon d'au-delà trente lieues, tous les produits d'une vaste et fertile région. A cet avantage, ajoutant les facilités de communication pour déverser sur l'intérieur les produits de l'étranger et, avec les mêmes communications, la possibilité d'amener sur un Port plus rapproché de la mer une notable portion du trafic des Provinces d'en haut, nous nous trouvions suffisamment autorisés pour prétendre que pour prendre rang parmi les plus privilégiés, il fallait seulement connaître nos ressources, savoir quelle était la quantité et la valeur de

nos produits, les besoins de notre consommation, notre surplus ordinaire et notre exportation actuelle.

Fort de ces données nous aurions pû fournir à l'acheteur en gros et à l'exportateur d'utiles renseignements. Par exemple démontrer l'absurdité du système de faire remonter à Montréal, *sans exception*, tous les produits destinés à l'exportation, pour les voir redescendre le fleuve quelques jours plus tard, après leur avoir fait faire un voyage inutile et coûteux de 50 ou de 60 lieues.

Nous aurions pu donner le chiffre exact de ces milliers de boisseaux de céréales que réunit chaque année le marchand de campagne dans les paroisses situées sur nos rivières, dans le voisinage du lac et sur le St.-Laurent, auxquels céréales on fait faire le trajet en amont par bateaux, prenant pour se rendre de 8 à 15 jours, tandis qu'il faut autant d'heures pour les descendre à Trois-Rivières.

Nous aurions pu classer ces produits, dire les qualités et quantités de chaque espèce que l'on peut réunir dans notre port, faire voir en un mot que ce n'est pas une utopie que de prétendre que l'on peut former des cargaisons entière avec nos produits à nous : car outre notre commerce de bois qui alimente actuellement déjà un trafic ayant besoin d'une flotille de 50 à 60,000 tonneaux pour son commerce intérieur et d'un semblable tonnage pour son trafic d'outre-mer, la récolte de foin de la division de Trois-Rivières se chiffre par un quart de million de tonneaux ; l'avoine par 3½ millions de boisseaux, les blés à 400,000, pois et fèves à 600,000 boisseaux. Si, à l'exception de nos cantons de l'Est, nos environs immédiats fournissent encore que peu de bêtes à cornes à l'exportation, le progrès dans nos campagnes est tel que les marchés de Montréal et de Québec en reçoivent déjà

un assez grand nombre, et des 40 à 50,000 moutons dirigés annuellement, une bonne partie prend la route des vieux pays.

Il en est de même de nos 40 à 50 fromageries, dont les produits sont dirigés sur Montréal pour être de là expédiés en Angleterre.

Tout cela nous paraissait concluant. Mais il fallait bientôt abandonner l'idée de compter sur le concours de ceux à qui devait profiter le plus la connaissance exacte d'une semblable situation.

Les renseignements fournis par quelques hommes de bonne volonté ne suffisant pas il fallut s'adresser à d'autres sources.

La statistique officielle, tout en nous donnant le chiffre de la production agricole et quelques vagues notions sur certains de nos produits industriels, nous laisse absolument ignorant sur les transactions commerciales.

Les rapports de la douane, en ce qui regarde notre division à nous, nous déroute encore bien plus. Car prenons par exemple nos exportations pour les Etats-Unis :

Tandis que le chiffre officiel pour l'année 1884 donne $282,238, et pour 1885 $330,301, les régistres du Consulat des Etats-Unis accusent un total de $382.141 pour le premier et $447.507 pour le second exercice, soit un écart de $100,000 et de $117,000.respectivement.

Il en est de même pour nos exportations d'outre-mer et pour notre mouvement maritime.

Notre Douane ne rapporte que le chiffre des Exportations *directes* de Trois-Rivières et depuis peu d'années aussi celle de Batiscan ; c'est-à-dire, des expéditions faites en ses bureaux même. Elle n'a aucun contrôle sur les expéditions faites par chemins de fer ni sur celles par

voie du fleuve lorsque le propriétaire ou l'expéditionnaire trouve plus commode de les rapporter dans un des bureaux de la frontière, ou dans le port d'embarquement de la marchandise. Ainsi les expéditions faites de Champlain, de Nicolet, d'Yamachiche, de la Rivière du Loup de Maskinongé, de la rivière St. François et surtout des moulins de Pierreville ; celles faites *indirectement* de Trois-Rivières même, tout le trafic de la Compagnie du Grand Tronc dans la partie sud de notre division, celui du chemin de fer du Pacifique dans la partie nord—n'existent pour ainsi dire pas pour nous et ne servent qu'à grossir le chiffre d'affaire de quelque division douanière voisine.

Cette anomalie est d'autant plus frappante quand on considère que les navires étrangers chargeant à l'embouchure de nos rivières ou dans le lac, sont tenus de rapporter au consulat de leur nationalité respective à Trois-Rivières, sans qu'ils soient obligés d'acquitter et de rapporter en notre douane. Il en est de même pour tous les envoies aux Etats-Unis ; la déclaration de valeur est obligatoire dans le consulat américain, quel que soit l'endroit d'où l'expédition est effectuée en dedans des limites de la juridiction de Trois-Rivières. Inutile d'ajouter que nous avons aucun document, ni officiel ni officieux, qui peut nous renseigner sur nos *importations indirectes*. Nos négociants ayant encore que fort peu de relation avec des maisons d'outre-mer et même d'outre-frontière, la plus grande partie de ces transactions se font par l'entremise d'agents de Montréal ou de Québec et échappent ainsi également au contrôle de notre Douane.

Donc, aucun chiffre sur lequel nous puissions réellement compter. Pris par sections nos rapports officiels

manquent tous de clarté et par leur mode d'emploi, qui est de préparer les Grands Totaux, ils sont forcément obligés de négliger les détails. Par conséquent ils n'enrégistrent pour nous que des moins-values, qui ne peuvent que fausser toute idée exacte que l'on voudrait se faire sur l'importance de nos produits, sur le chiffre de nos affaires et sur notre mouvement maritime.

Sous ce dernier chef nous rencontrons même un surcroît d'embarras dans l'application du système de l'année fiscale à la navigation.

Car dans un pays comme le nôtre ou cette navigation est forcément limitée à la saison d'été il parait pour le moins étrange que l'on s'obstine à séparer le trafic d'une seule et même saison pour en porter une partie tantôt dans un exercice, tantôt dans un autre ou elle n'a, en vérité, rien à y voir.

Aussi voulons-nous profiter ici de l'occasion pour engager notre Chambre de Commerce à faire des démarches auprès de qui de droit, pour obvier à ces multiples inconvénients ; sinon à tous, au moins à ceux auxquels on puisse rémédier en ce qu'ils ont de défectueux et de préjudiciable pour nos intérêts. Que les pouvoirs du percepteur de notre Douane soient plus étendus et mieux définis ; que la juridiction soit portée pour le moins jusqu'aux limites de notre division judiciaire, si elle ne peut être reculée jusqu'à l'extrême limite du rayon dont le Port de Trois-Rivières est le centre, et que tout patron de navire, tout expéditionnaire, soit tenu de rapporter en notre douane, surtout lorsqu'il est appélé en notre ville pour fin de rapport consulaire.

Et comme nous ne nous dissimulons nullement que les réformes administratives les plus justifiées ne rémédie-

ront jamais a ce qu'il y a encore de défectueux chez nous, nous renouvelons l'appel au sentiment de solidarité de tout chacun, afin de bien faire comprendre que dans l'initiative privée et collective seule il nous faut chercher la cause du succès de nos voisins, et que c'est là aussi que réside le salut de *notre* avenir commercial, de *notre* futur développement industriel et agricole.

Les données officielles étant incomplètes et les renseignements des intéressés nous faisant le plus souvent défaut, il n'est pas surprenant que l'on rencontre des lacunes dans le présent rapport. Mais telle quelle, notre situation est suffisamment connue pour mériter que l'on s'y arrête. Nous devons même ajouter—et cela quitte à nous répéter—qu'avec de l'initiative, un peu de courage et de persévérance nous ne pouvons manquer de prendre position parmi les cités voisines ; car dans nos propres ressources seules nous trouvons ample matière pour nous tailler un excellent avenir.

Témoin le progrès constant et assuré de notre Région depuis les derniers 30 ou 35 ans.

Vers 1850, par exemple, la population de ce que l'on appelait alors l'ancien district de Trois-Rivières n'était qu'un peu plus de 110,000 âmes ; on compte aujourd'hui approchant 200,000. D'une cinquantaine de paroisses reparties en nombre presqu'égale sur le nord et le sud du fleuve,nous trouvons au sud au-delà de cinquante et au nord un nombre presqu'aussi élevé. Et tout cela après une série d'années d'immigration des plus désastreuse, surtout pour le nord, qui vit disparaître ses enfants par centaines de

familles pour aller grossir le groupe des émigrés dans les divers Etats de l'Union Américaine. Au sud, les anciennes paroisses par contre, déversaient leur trop plein de population dans les vastes forêts et savanes des Townships, ou ils finissaient par aider à l'étonnant développement de cette partie du pays, naguère encore une solitude.

Devant une semblable force d'expension il nous est facile de répondre aux allégations, souvent absurdes, de quelques esprits chagrins qui ne cessent de répéter que dans le dépérissement de certaines branches du commerce et de l'industrie, devant l'exode nullement enrayée d'une forte partie de la population et surtout dans l'effacement graduel de la classe autrefois dirigeante, ont doit reconnaître l'inverse d'un progrès réel.

Sans doute il y a eu des changements. Il y a eu surtout force modifications. Notre commerce, notre industrie et nos exploitations ne sont plus les mêmes. Un élément nouveau est entré dans l'arène, un esprit plus aventureux peut-être a fait son apparition et la transition ne se fit pas sans avoir causé des perturbations. Mais si le système d'autrefois n'est plus celui de nos jours ; si les maisons et les entreprises d'hier ont périclité pour faire place à d'autres, nous savons aussi que l'augmentation dans le nombre de la population a été également et amplement suivi par un rapide développement de la richesse publique et privée.

Preuve le nombre de tenanciers qui, en 1850, sur une population de 110,000 âmes était de 12,900, pour former 20,000 en 1880 sur une population de 170,000. Soit une augmentation de 55% dans le nombre des occupants de terres et de 54% dans le nombre de la population. Sur

les 1,200,000 âcres qu'en 1850 ces tenanciers possédaient, 450,000 étaient sous culture ; soit un peu plus que le tiers. A la seconde époque sur 1,750,000 âcres possédés, 817,000 étaient sous culture, c.-à.-d. près de la moitié et presque le double des terres cultivés en 1850.

Le progrès est également évident dans l'exploitation de ces terres et dans la diversité des produits récoltés.

Les diverses céréales réunies donnaient en 1850 un total de 630,000 boisseaux ; en 1880 ils donnèrent 900,000. L'avoine de 1,600,000 a monté à 3,450,000 boisseaux ; les pois et fèves de 140,000 à 590,000 ; les navets carottes et autres racines, de 50,000 à 175,000 ; les pommes de terre de 400,000 à 1,200,000 boisseaux. Enfin la production du foin a augmentée de 100,000 à 250,000 tonneaux.

C'est à dire, lorsqu'en 1850 chaque tenancier avait droit pour sa part de récolte à une moyenne de 220 boisseaux de produits divers et à a peu près 8 tonneaux de foin, en 1880 sa part lui donna droit à 240 boisseaux et à 12½ tonneaux de foin.

L'augmentation du stock de bétail offre un résultat analogue.

En 1850, les bêtes à cornes étaient au nombre de 81,000 ; les chevaux 23,000 ; les moutons 95,000 ; les cochons 37,000. En 1880 on comptait 126,000 bêtes à cornes ; 34,000 chevaux ; 154,000 moutons ; 51,000 cochons. Et de plus : parmi les animaux tués ou vendus on comptait 21,000 bêtes à cornes, 68,000 moutons et 46,000 cochons.

Mais là ou le progrès est plus frappant encore c'est dans la " *qualité* " des articles produits. Qu'il s'agisse des récoltes de la terre, de l'élevage des bestiaux, des pro-

duits de la ferme ou du développement de l'industrie laitière, la région de Trois-Rivières est nullement restée en arrière du progrès général fait par la Province entière.

Chez nous aussi une révolution s'est accomplie et, Dieu merci, le système est déjà loin où l'on nourrissait qu'avec de la paille les animaux pendant l'hiver.

Preuve le rendement en beurre et en fromage. En 1850 nos 41,000 vaches laitières ne donnaient que 843,000 lbs de beurre et 9000 de fromage. En 1880 nos 62,000 vaches donnèrent 3,009,000 lbs de beurre et 1,895,000 lbs de fromage. C'est à dire, tandis que le stock a augmenté dans la proportion de 2 à 3, ou de 51%, la capacité productive de l'animal a plus que quadruplé, le rendement en beurre seul ayant augmenté de 253% et une industrie nouvelle, la fabrication du fromage fut créée.

Et cette industrie, en 1880, venait à peine d'être introduite dans notre milieu, car le recensement de cette année ne donne encore que 23 fromageries et sur ce nombre pas une ne figure pour le comté de St. Maurice. En 1870 il n'y en avait pas une seule dans toute la région. Aujourd'hui il y a guère une paroisse qui se respecte qui ne possède pas un semblable établissement, et notre production dépasse pour le moins 3 millions de livres, c.-à.-d les 3/5 de la production totale de la province d'Ontario en 1871.

Prenons maintenant la valeur de la propriété foncière.

Lors de la confédération, en 1867, la propriété de la Province de Québec fut estimé à $174,978,174.00, divisée en :

Propriété rurale.....	$118,466,685.00
" urbaine.....	56,511,489.00

En 1881, l'évaluation porta la valeur à $278,483,680 dont $193,977,279 pour la propriété rurale.

Cette évaluation se base sur la valeur moyenne de l'arpent estimée à $12.78. En 1867 il n'était estimé qu'à $8.23 ; soit une augmentation de $4.55 ou 33 % par arpent et une augmentation de $75,500,000, ou 40% sur le total de la propriété rurale, pour cette courte période de 17 ans.

Notre région forme assurément une des meilleures moyenne quand à la valeur des terres ; il s'ensuit que la part qui nous revient d'après ce calcul ne peut-être moins qu'une 30e de millions. Et, comme la plus value sur 1867 est de 40%, nos propriétés à nous ont dû gagner pendant ce temps-là, de 10 à 12 millions.

On nous objectera que ce calcul repose que sur des probabilités ; mais en appliquant une valeur en argent sur les récoltes et rendements aux différentes époques de recensements, nous obtenons des résultats plus surprenants encore.

Ainsi en estimant pour 1880, le blé, l'orge, le seigle, le maïs, et le sarasin,

912.371	boisseaux	..... à	$ 70 cts	....	$ 638,659 00
3,455,152	"	d'avoine.....	35 "	....	1,209,303 00
584,005	"	Pois et fèves.....	1.20	....	700,804 00
1,216,332	"	Pommes de terre.....	25 "	....	304,083 00
9,578	"	Graines de mil et de trèfle.....	3.50	....	33,523 00
14,566	"	Graines de lin.....	1.00	....	14,566 00
249,393	tonneaux	de foin..... à	10.00	....	2,493,930 00
224,291	lbs	de lin et de chanvre.....	5 "	....	11,214 00
622,254	"	de tabac.....	15 "	....	93,337 00
406,440	"	de laine.....	20 "	....	80,288 00
1,740,498	"	de sucre d'érable.....	8 "	....	138,239 00
69,787	"	de miel.....	10 "	....	6,978 00
3,009,296	"	de beurre.....	17 "	....	511,530 00
1,895,000	"	de fromage.....	7 "	....	132,050 00
12,804	boisseaux	de pommes.....	60 "	....	7,482 00

32,897	"	d'autres fruits.....	50 "	16,446 00
Produits de la Basse-Cour et denrées diverses.....				50,000 00
En ajoutant, en animaux tués ou vendus				
21,120	bêtes à	cornes.....	15,00 "	316,800 00
68,245	moutons	.....	2,50 "	170,612 00
45,921	cochons	.....	12,00 "	551,052 00
		Nous trouvons un total de.....		$7,480,916 00

pour le rendement actuel de nos terres et de nos fermes.

Appliquons le même procédé au rendement de 1850 :

636,008	boisseaux	de céréales.....	à $ 70 cts....	$ 445,205 00
1,625,116	"	d'avoine	30 "	487,535 00
140,878	"	Pois et fèves.....	1 10 "	154,965 00
395,192	"	Pommes de terre.....	20 "	79,038 00
49,328	"	carottes, navets, etc.....	25 "	12,332 00
97,279	tonneaux	de foin.....	7 00 "	640,953 00
842,731	livres	de beurre.....	10 "	84,273 00
9,033	"	de fromage.....	6 "	541 00
1,185	boisseaux	de graines de mil et de trèfle..	3 00 "	3,555 00
329,668	lbs	de lin et de chanvre.....	5 "	16,480 00
105,838	"	de tabac.....	8 "	8,467 00
203,337	"	de laine.....	20 "	40,667 00
939,940	"	de sucre d'érable.....	7 "	65,795 00
Produits et denrées divers.....				50,000 0
4,308	barils	de bœuf.....	$12 00 cts....	5.,696 00
20,610	"	de lard.....	12 00 "	247,320 00
		Donnant un total de.....		$2,387,832 00

nous arrivons à une plus value de *CINQ* (5) millions de Dollars en faveur de 1880, c'est-à-dire une augmentation d'au-delà de 200%.

Avec un semblable résultat—même en faisant la part des exagérations possible et en tenant compte de la différence dans les prix des denrées et aussi du nombre des terres nouvelles misent sous culture, il est absolument impossible de nier l'énorme progrès de notre agriculture, l'augmentation constante dans le rendement de nos produits et par suite de la richesse foncière de notre Région.

Passons maintenant à l'Industrie :

En 1850, le capital engagé dans l'industrie de notre région,—les forges de St.-Maurice exceptées—n'était que de $410.500. Le nombre des bras employés 1762, et la valeur de la production annuelle $225,000.

L'exploitation des bois, qui devait dans la suite occuper le premier rang dans notre industrie et former notre principale ressource, était guère représentée que par deux ou trois établissements sur le St.-Maurice et dans Champlain, les autres 150 moulins ne servant qu'à pourvoir aux besoins plus ou moins pressants de l'habitant établi dans les environs.

Ces deux au trois scieries, les susdites forges de St. Maurice, la verrerie de Yamaska et quelques moulins à farine établis sur un grand pied—peut-être aussi quelques potasseries—c'était tout ce que formait alors la véritable exploitation, le reste appartenait plutôt à la classe des métiers, n'ayant d'importance quand autant qu'ils desservaient les intérêts de leur localité respective.

Bref, ce que l'on est convenu d'appeler la Grande Industrie était à peine connue.

C'est en 1852 et 1853 que l'on commença pour la première fois à introduire un système rationel de délimitation dans le St. Maurice et à créer les grands travaux pour protéger la descente des bois. Ces améliorations furent successivement étendues à d'autres rivières, et bientôt nous vîmes se développer cette industrie des grandes scieries qui devait marcher, avec des chances de succès et de revers divers, vers une ère de progrès qui ne rencontra guère de point d'arrêt qu'une vingtaine d'années plus tard.

L'exploitation forestière ayant ouvert la marche, d'autres industries cherchaient à s'implanter. L'industrie de fer prit un nouvel élan. Après les forges de St Maurice furent établies celles de Radnor et de l'Islet ; ensuite celles dans Yamaska et Drummond. La fabrication du cuir prit un développement rapide, car cette industrie ne le cède aujourd'hui qu'à l'exploitation des bois, dont elle égalait même le chiffre d'affaires en 1880.

D'autres manufactures furent établies, tant dans les villes que dans les campagnes ; quelques-unes pendant la période du traité de réciprocité avec les Etats-Unis, mais le plus grand nombre au moment de la confédération et plus tard, sous l'égide d'un tarif protecteur. Mais toutes ne réussirent pas et pour cause :

Nous avons vû qu'à cette époque de 1850 l'industrie chez nous était encore à naître. Contrée essentiellement agricole, uniquement occupée à briser les obstacles qui s'opposaient à son expansion—telle par exemple l'obstruction créée dans notre milieu par l'octroi inconsidéré d'immenses étendues de terre à de simples particuliers, qui les tenaient fermés à la colonisation—constamment aux prises avec les forêts et les difficultés d'un premier établissement, sans voies de communication suffisantes et sans aide matériel—nous trouvons notre Région dépourvue de tout. Aucun élément propre à la manufacture ; peu ou point de personnes apte à prendre en mains l'administration d'une industrie quelconque ; pas *une* institution financière pour seconder un effort.

Le commerce même était très-limité ; la partie la plus importante, celle de l'importation et de l'exportation exclusivement dans les mains de l'étranger, qui seul possédait des relations avec le dehors. L'habitant aisé et le

marchand de campagne comme celui de la ville, se complaisant par trop dans cet isolement ou craignant la stérilité d'une lutte inégale, firent bien élever leur fils pour devenir curé ou avocat, médecin ou notaire, mais *jamais* il ne leur vint à l'idée d'en faire un négociant ou un industriel ; cela ne rentrait pas dans les mœurs de l'époque, et même cela aurait eu l'air de vouloir déchoir !

Donc, les premières tentatives devaient être faites par un personnel absolument étranger à l'Industrie et par un capital également étranger.

C'est assez dire que l'un et l'autre ne pouvait manquer de commettre pour le moins des imprudences.

N'ayant le plus souvent que peu ou point d'attache dans le pays, connaissant à peine le terrain, le hazard présida généralement aux choix de l'homme et de la chose, et une foule de tentatives furent faites à la légère, entraînant dans leur chute promoteur et commanditaire. D'autres furent plus heureuses ; mais là encore était-il assez rare de trouver une entreprise dont le commencement reposait sur la connaissance parfaite du sujet ou sur l'éducation pratique des intéressés.

Petit à petit cependant, à travers des vissicitudes sans nombre et des déboires de toute sorte se dégageait une Industrie sérieuse, stable et pleine d'avenir, constatant jusqu'à l'évidence que notre Région de Trois-Rivières ne le cède en aucune façon, aux autres régions de la Province.

Pour achever de définir la cause de l'insuccès de certaines entreprises, et pour expliquer la réaction qui ne tardait à suivre, nous n'avons qu'à continuer à comparer des chiffres.

En 1850, comme nous venons de le voir, le capital engagé dans notre Industrie dépassait à peine la modeste somme de $400,000 et la valeur de la production annuelle $250,000. Pendant les dix ou douze années suivantes, le progrès—si l'on excepte les bois et le fer—ne fut pas très-rapide dans les autres branches et il nous fallut arriver à l'époque de la Confédération pour assister à ce débordement irréfléchi qui—par suite d'excès en toute chose—nous valut l'interminable cris commerciale et financière de la dernière décade. Car dans cet interval relativement court, nous voyons, en 1870, cette mise de fonds de moins d'un demi-million grossir à $2,423,000 et la production, d'un quart de million, atteindre le montant de cinq millions et demi. ($5,500,000),

Cela se passa ainsi chez nous. Malheureusement on fit de même dans le reste du Dominion et non-seulement augmenta-t-on la production dans des proportions insensées pour les besoins de l'époque, mais les Importations qui, en 1868, avaient déjà atteint le chiffre de 83 millions dépassèrent en 1873, le montant de **128 millions ! ! !**

Donc, d'une part une Industrie fondée à la hâte, avec des éléments insuffisants et dont l'éducation restait à faire, et d'autre part un esprit d'entreprise des plus hazardeux, dont le moindre défaut était le manque de prévoyance et de sang-froid.

Heureusement que cette réaction et cette crise, tout implacables qu'elles furent, apportaient avec elles leurs remèdes et leurs enseignements. De beaucoup d'ivraie le terrain fut débarrassé. La morale commerciale a fini par être plus respectée et l'Industriel et le capitaliste sont devenus plus prudents. On a compris, afin, que contrairement en agriculture, dont le surplus peut toujours tro-

ver un facile débit au dehors, l'excès en Industrie menace le marché, surtout lorsque le marché est forcément limité à l'intérieur. Et on a également compris que pour vouloir arriver à savoir bien ferrer un cheval, il s'agit avant tout d'avoir appris le métier de forgeron.

Aussi malgré la réaction et malgré la crise le progrès chez nous n'est pas resté stationnaire ; au contraire. Durant la période 1870-1880 notre fond-capital a atteint le chiffre de $3,500,000 et la production annuelle jusqu'à $6,500,000.

Notre Industrie avait donc fini par trouver sa voie et par établir son assiette. Si maintenant nous voyons s'évanouir maintes espérances, modifier des conceptions, nous avons vû également s'établir de nouvelles industries et celles-ci sur des bases plus solides et plus rationelles que leurs devancières.

C'est surtout dans notre Industrie forestière que ces modifications ont été marquantes. Aux grandes conceptions des premiers jours, ne cherchant qu'à exploiter que la 1ère qualité de Pin, nous avons vu succéder des projets moins ambitieux. Car maintenant on exploite une variété d'autres bois et les qualités inférieures. On utilise les déchets des scieries, ou bien on prend le bois comme matière première pour en faire des meubles, des pièces de menuiserie, des allumettes, des bobines, des instruments aratoires etc. ou bien encore on en fait du pulpe pour la fabrication du papier, on utilise l'écorce pour la tannerie et pour en faire l'extrait de tanin, on fait des poteaux de télégraphe, des traverses pour chemin de fer et une foule d'objets dont on ne connaissait pas, ou plutôt, dont on dédaignait autrefois l'exploitation.

Dans l'industrie métallurgique même transformation. Au lieu de produire que du fer en gueuse et un petit nombre de roues de wagon pour chemin de fer, on augmentait la fabrication de ces derniers, et on ajoutait les haches, des fonderies de poëles, de chaudrons et de charrues, de pièces de machineries, enfin la fabrication d'une foule d'articles propres à la manufacture et à l'usage de la vie ordinaire.

L'industrie de cuir grandissait par ses propres forces. On y a greffé de nouvelles branches, tel que l'apprêtage et la préparation des peaux de buffle, d'orignal, d'elk etc. et la mégisserie, produisant le kid, ce qui donna lieu à la fabrication en grand, de mocassins et à la ganterie, dont nous fournissons, à Trois-Rivières, à peu près la moitié de la production de la province et le quart de la production totale du Dominion.

Bref, pour se rendre un meilleur compte de la vie nouvelle que créa chez nous l'industrie, il nous suffit de savoir qu'en 1850 et même en 1860, à une excèption près et sauf ses moulins à bois— la ville de Trois-Rivières ne possédait pas un seul établissement réellement engagé dans la Grande Industrie. Tandis qu'en 1870 on comptait 18 établissements plus ou moins considérables, qui occupaient 545 personnes, déboursaient en salaire $77,975 et produisaient pour $684,400 de marchandises. Il est vrai que de ces chiffres il faut porter 375 ouvriers, avec un salaire de $40,800 et une production de $482,000 sur le compte de nos deux scieries. Le capital alors engagé dans toutes nos entreprises, grandes et petites, était de $511,727, la production $1,109,130, le nombre des employés 1018 et le salaire annuel $148,676.

En 1880, la situation pour la ville de Trois-Rivières se trouvait être : total du capital engagé, $1,356,229. Nos deux scieries occupant 550 personnes, avec un salaire de $124,490 et produisant pour $450,580 de madriers et de et de planches ; 20 autres établissements de diverses spécialités, avec 341 personnes, recevant en salaire $100,142 et produisant pour $354,713 de marchandises. Le reste des personnes, au nombre de 336, engagées dans les différents métiers, produisaient ensemble pour une valeur de $304,247. Ce qui donne un total de production de $1,-109,540 et un déboursé en salaire annuel de $294,665, avec un total de 1227 ouvriers.

Il en était de même pour les autres centres de la région.

En 1870 le capital engagé était de $1,911,172. La grande Industrie occupait 3,457 personnes, payait en salaire $491,028 et produisait pour une valeur de $2,479,-469, sur un total de 5,440 personnes employées, un salaire de $754,766 et une production de $4,377,852.

En 1880, la répartition dans nos campagnes était : *Grande Industrie* : 3,415 personnes employées, un déboursé de salaire de $573,799, et une production de $3,-308,016. *Petite industrie et métiers* : 2201 personnes employées, un déboursé de salaire de $377,665, et une production annuelle de $2,106,593. Le capital engagé dans les différentes industries et métiers $2,118,918.

Soit pour la région de Trois-Rivières :

	1850	1870	1880
Capital engagé	$410,500*	$2,422,899	$3,475,142
Nombre de bras d'employés	1,762	6,458	6,843
Montant des salaires	?	903,442	1,246,109
Valeur de la production	225,000*	5,481,983	6,524,149

(*) Exclusif des forges du St Maurice.

Ajoutons qu'en 1850 la population de la ville de Trois-Rivières était de 4936 âmes ;

En 1860	6058	"	augmentation	1122
" 1870	8417	"	"	2359
" 1880	9296	"	"	749

Que le rôle d'évaluation de la propriété urbaine portait pour

L'année 1853...	$ 444,365		
" 1857...	877,782	augmentation	$ 433,417
" 1868...	944,445*	"	66,663
" 1875...	2,544,528	"	1,600,083
" 1880...	2,517,544*	"	
" 1883...	2,669,538*	"	151,986
" 1885...	2,919,799*	"	250,269

et nous constaterons facilement le progrès accompli.

En thèse générale le progrès en affaires vient de la prospérité de l'agriculture. Mais nous venons de voir que le développement de l'Industrie crée, de son côté, un vaste mouvement, et ce sont ces deux facteurs réunis qui produisent cette richesse économique qui fait la puissance d'une nation et l'avenir d'un pays.

Il n'y a pas très-longtemps encore que le système commercial dans l'intérieur était des plus primitif. C'était un système d'échange plutôt que de commerce ; système dont nous rencontrons aujourd'hui encore de funestes traces dans nos environs, notamment dans l'usage immodéré de long crédit que l'on persiste à accorder au consommateur. Car dans ces temps-là, le marchand, qui ne

(*) Les propriétés de la corporation ne sont pas inclues dans ces évaluations. La valeur de ces propriétés est actuellement estimée au-delà de $450,000.

se rendait que deux fois par année à Montréal ou à Québec pour faire ses emplettes pour la saison, ne soldait pas ses achats, ni au comptant, ni en valeurs, mais en produits et à termes indéfinis. Les clients en firent de même. De là des ûs et coutumes, excellentes peut-être, ou plutôt inévitables dans ces circonstances, mais terriblement embarrassantes lorsqu'il s'agit d'un système plus perfectionné. De là aussi l'explication du jeu des intérêts accumulés et de l'usure qui régnait alors dans nos campagnes : plus, l'explication du peu de besoin que l'on éprouvait pour un numéraire et du légendaire bas de laine remplaçant les institutions d'épargnes et la banque chez nos habitants.

Tout cela a changé depuis. La vieille routine a disparue, comme l'antique charrue a disparue pour faire place à l'instrument aratoire moderne, la çalèche et le bateau à voile, aux chemins de fer et aux vapeurs. Et comme il y a solidarité entre le commerce de la campagne et celui de la ville, le changement est devenu général.

Cependant il est toujours de mode de reprocher à Trois-Rivières son manque d'initiative et son peu de courage pour les entreprises et pour les affaires.

A cette prétention surannée, dans laquelle beaucoup des nôtres aiment tant à participer, nous répondons par un fait qui, pour le Canada au moins, a bien son mérite : le système, devenu aujourd'hui général sinon exclusif, de faire les affaires sur échantillons et par commis-voyageur, a été mis en pratique pour la première fois par Trois-Rivières. Il y date de 1854. Ensuite nous avons vu la refuter en grande partie par les données qui précèdent. Nous avons vu que ni la ville, ni la campagne

ont cessé de progresser, si ce n'est durant la période de la crise de 1875-1880, où ce progrès, comme partout ailleur, a dû rester stationaire. Enfin de compte, avec une croissance en population qui se chiffre pour un laps de temps ne dépassant pas trente ans, par 88°/₀₀ tandis que celle de la province n'atteint pas 53°/₀₀ Trois-Rivières a tenu autant et plus peut-être que bien d'autres centres d'égale importance. Mais ce n'est pas tant dans l'augmentation de sa population qui, du reste, à réprises en ces dernières années un mouvement ascensionel de beaucoup plus prononcé, qu'il faut chercher ce progrès ; c'est dans son développement matériel, développement qui s'accuse dans l'accroissement de la valeur de ses propriétés par une plus-value d'au-delà de 450°/₀.

Dans la première partie de ce rapport nous nous sommes expliqués sur l'impossibilité de donner le montant exact de nos transactions commerciales. Il nous faut donc procéder par déduction, afin de suppléer aux renseignements plus positifs et arriver ainsi à un résultat relativement satisfaisant. En tout cas, nous sommes suffisamment préparés pour prouver, que dans le domaine du Commerce notre progrès n'a été ni moins rapide ni moins important, que dans le domaine de l'industrie et de l'agriculture.

Lorsque nous avons établi la valeur mercantile de la production agricole de notre région, nous avons constaté une plus-value d'au-delà de 5 millions de piastres en faveur de l'année 1880. Admettons pour les besoins de la consommation et pour les besoins de la ferme un montant double de celui de 1850, il doit nous rester une plus value nette de 3 à 4 millions pour des fins commer ciales.

Ajoutant a cet excédant de l'agriculture le résultat de la production industrielle, qui se chiffre de son coté pour 1880, par une plus value de 6 millions et la valeur des produits de la forêt et d'autres produits non classés dans nos industries et entreprises ordinaires, nous obtenons un chiffre d'affaire de 12 à 15 millions. Pour ne pas être taxé d'exagération nous déduisons les 2½ millions de produits de la petite industrie et des métiers, réduisant ainsi le volume des produits *exportable* à un montant de 10 à 12 millions. Mais à ce montant il nous faut également ajouter les effets et marchandises *Importés*, tant pour la consommation que pour la fabrication.

Pour des raisons données plus haut nous ne sommes pas en mesure d'établir la VALEUR de ces Importations. On se formera toutefois une idée en examinant le volume d'affaire de nos diverses compagnies de transport, tant de vapeurs que de chemins de fer.

Antérieur à 1850 tout transport de marchandises ne se fit que par bateaux côtiers. Le mouvement était donc forcément limité et réduit à la saison de navigation. Ce mode, tout modeste qu'il fut, suffisait au besoin de l'époque, et l'établissement d'une ligne de vapeurs régulière tout en donnant une grande impulsion aux affaires, ne fit guère changer de système, ni amoindrir la valeur du batelier ; le gros du fret restant toujours à la disposition de ce dernier.

Une publication récente relative aux recettes de la Compagnie du Richelieu à Trois-Rivières pendant les années 1858 à 1884, donne de curieux détails sur la progression des affaires de cette compagnie. En analysant ces données et en tenant compte des vicissitudes adhérantes à ces sortes d'entreprises commerciales, nous trou-

vons que son volume d'affaire a graduellement monté de 500 tonneaux de fret, par saison, dans le commencement à 3 ou 4000 tonneaux dans les dernières années. Ce trafic se divise : $^{6}/_{7}$ pour les arrivages et $^{1}/_{7}$ pour les expéditons.

Toutefois, avec le développement de l'Industrie et le progrès de l'agriculture les chemins de fer ont dû faire leur apparition et le système d'autrefois a définitivement cédé le pas à celui de nos jours.

Ce n'est guère avant 1860 que le Grand Trunk, avec sa section Richmond-Québec, entra en activité dans la partie sud de notre division, et seulement vers 1865 avec son embranchement Arthabaska-Doucet's Landing. Mais pour notre Centre son influence ne se fit réellement sentir qu'une dizaine d'années plus tard. L'année précédant l'ouverture du chemin de fer du Nord, en 1875-76, le volume d'affaire de sa tête de ligne, Doucet's Landing, figure déjà avec un total de fret de 7,500 tonneaux, dont 2,500 pour les expéditions et 5,000 pour les arrivages. En 1880, il était de 14,000 tonneaux, dont 12,000 pour les expéditions et 2000 pour les arrivages ; et en 1885 de 16,000 tonneaux, avec 10,500 pour les expéditions et 5,500 pour les arrivages.

En 1876-77, le nouveau et redoutable compétiteur, le chemin de fer du Nord avec l'embranchement des Piles, entrait en ligne. Il transportait de son côté, et dès la première année, un volume de fret dépassant de beaucoup celui de la ligne des vapeurs et celui du chemin de Doucet's Landing. En 1882, son trafic était de 18,750 tonneaux, divisé en 14,500 pour les arrivages et 4,250 pour les expéditions. En 1885 il atteignait 48,325 tonneaux, dont 39,200 pour les arrivages et 9,125 pour les expéditions.

Remarquons que les données que nous venons de fournir n'affectent absolument que notre place de Trois-Rivières. Les bateaux à vapeurs, ainsi que nos 180 milles de chemin de fer desservent un grand nombre de localités de la Division dont il nous est, plus que jamais, impossible de donner le chiffre d'affaire. Et il est ici également pas question du chemin de fer South Eastern qui parcourt une partie de nos comtés de Yamaska et Drummond.

Donc, notre mouvement d'affaire qui, il y à a peine 25 ou 30 ans, était réduit à une évolution dont la durée ne dépassait guère six mois de l'année, et dont l'importance n'atteignait rarement la valeur d'une transaction commerciale proprement dite, ce mouvement d'affaire à pris des proportions extraordinaires. Ce qui est plus satisfaisant encore c'est que ce développement est loin de ralentir,ni de rester stationnaire. Car, non seulement les anciennes compagnies de transport n'ont-elles pas vue diminuer leur trafic avec l'entrée en lice d'un nouveau compétiteur, mais il est avéré qu'avec l'ouverture de chaque nouveau facteur un surcroit d'énergie semble émerger de toute part, qui, au lieu de les faire fléchir sous le poid de la concurrence, leur amène au contraire un trafic de jour en jour plus considérable.

En poursuivant notre analyse nous trouvons ce trafic des chemins de fer et vapeurs réunis for ner en ces dernières années, un total de 68,000 tonneaux, divisé en :

Fret expédié	20,000 tonneaux	ou a peu près	30 %
" reçu	48,000 "	"	70 %

Le fret *expédié :* produits des champs et de la ferme, produits de la forêt et produits manufacturés, forme partie de nos *exportations.* Les arrivages ou fret *reçu :* effets et marchandises diverses, produits alimentaires, li-

queurs, matière première pour manufacture, etc., partie de nos *importations*.

Si maintenant il nous est impossible de fixer la valeur exacte de ces importations, il doit nous être permis de les assimuler en valeur, pour le moins, à nos effets exportés. Et cela d'autant plus que le fret *reçu* est invariablement classé dans la catégorie des tarifs élevés, tandis que celui *expédié*, profite généralement des tarifs au rabais, son volume étant guère en rapport avec la valeur de la marchandise. Et si nous ne voulons nullement prétendre que la proportion de 30 % et de 70 % devrait former la base de notre calcul—car beaucoup de nos exportations, les bois par exemple, s'effectent surtout par voie de navigation autre que celle mentionnée ci-haut—il n'est certe pas trop présumer que de dire que nos importations *directes* comme *indirecte* égalent pour le moins, si elle ne dépassent pas de beaucoup la valeur de nos exportations.

Nous nous trouverions ainsi à la tête d'un mouvement d'affaire de 20 à 25 millions, c'est-à-dire d'un chiffre de beaucoup plus élevé que la proportion qui nous revenait de droit, au cas ou l'on voudrait répartir le trafic total du Dominion.

Avant d'aborder le mouvement maritime de notre Port et les Etats comparatifs de nos transactions extérieures, il n'est peut-être pas hors de propos de placer ici un tableau synoptique de la situation de nos principales industries et exploitations aux différentes époques de leurs existences. Ces chiffres, bien que maigres et très peu précis, complèteront nos preuves. Ils fourniront également un point d'appui à ceux qui, soucieux de l'avenir, désirent s'intéresser plus intimement à la situation économique de notre Division et plus particulièrement au progrès et à l'influence de notre Cité de Trois-Rivières.

INDUSTRIE DES SCIERIES

	Nombre	Employés	Salaires	Valeur de la production
1850	156	1037	$ 85,596	$ 183,654
1860	117	1192	?	?
1870	242	2531	385,511	2,030,882
1880	221	2219	351,486	1,558,699

PRODUITS DE LA FORET

	Pieds cubes de Pin Equarri.	Pieds cubes d'épinette rouge.	Pieds cubes de bois dur varié.	Pieds cubes d'autres bois	Billots de Pin.	Billots d'autres bois	Cordes d'écorce à tanner	Cordes de bois de chauffage.
1870	534,138	635,276	94,455	1,582,095	2,531,223	927,427	25,276	618,544
1880	183,428	1,068,244	73,113	2,614,000	697,673	2,063,327	239,201	732,282

INDUSTRIE DU FER

Années	Fonderies et Ateliers de construction	Forges et Haut-Fourneaux	Employés	SALAIRES	Valeur de la production
1850	4		7	$ 3,500	$ 7,700
		1	350	?	?
1860	7		33	?	?
		—	—	—	—
1870	6		221	22,495	103,470
		3	269	39,000	136,400
1880	11		96	35,232	156,700
		4	252	61,564	161,864

Matières Premières Minérales

Années	Tonneaux de Minerais de fer	Tonneaux de Tourbe	Tonneaux de Phosphate	Tonneaux de Cuivre	Livres de Mica	Pieds cubes de pierre de taille
1860	17,877	—	—	—	—	—
1870	73,448	5000	—	40	—	2,230
1880	30,498	—	315	—	1816	766,266

INDUSTRIE DU CUIR

Années	Tanneries	Employés	Salaires	Valeur des Produits
1850	17	10	?	?
1860	16	80	?	?
1870	65	279	$ 53,962	$ 576,440
1880	71	585	154,308	1,526,941

BUFFLE ET DAIM

1885	1	25	12,000	$35,000

MÉGISSERIE

1885	1	6	2000	$10,000

GANTERIE

1880	2	109	$30,500	$108,000

DRAPERIE

1870	2	28	$1,587	$ 9,784
1880	6	31	5,362	83,675

FILATURE DE LAINE

1880	1	15	1650	$11,722
1884	1	25	?	25,000

FILATURE DE LAINE ET DE TOILES DOMESTIQUE

1850	Flanelles et Etoffes	455,617 vgs	240,104 Verges
	Toiles		
1880	Flanelles et Etoffes	243,206 "	241,161 do
	Toiles		

FABRIQUE DE PAPIER

1884	1	?	?	$200,000

FABRIQUE DE PULPE

1884	1	?	?	$ 10,500

EXTRAIT DE TANNIN

1870	1	36	$11,400	$ 88,400
1880	1	40	18,000	61,250
1884	1	?	?	83,000

MEUBLES

1870	14	26	$ 4,590	$ 11,183
1880	57	150	39,599	96,128

PORTES ET FENÊTRES

1870	1	12	$ 2,700	$ 6,200
1885	2	30	6,200	16,500

ALLUMETTES

1870	1	19	$ 300	$ 850
1880	2	215	20,000	62,000
1884	4	?	?	85,000

INSTRUMENTS ARATOIRES

1870	8	28	$ 7,600	$ 27,050
1880	9	34	5,980	23,832
1884	11	?	?	45,750

INSTRUMENTS DE MUSIQUE

1880	1	6	$ 2,700	$ 6,000

FABRIQUES DE BOBINES

1880	1	30	$ 6,000	$ 19,000
1884	2	?	?	30,000

CONSTRUCTION DE NAVIRES

1870	4	82	$13,900	$ 36,700
1880	3	37	1,330	9,500

VANNERIES

1870	35	71	$ 3,184	$ 5,392
1880	30	97	8,407	11,503

OBJETS DE CURIOSITÉS INDIENNES

1870	15	418	$10,000	$ 21,926
1880	26	161	5,032	19,814

Métal Blanc Argenté (et fabrique de cercueils)

1880	1	38	?	$ 30,000
1885	1	40	$ 8,750	40,000

TABACS ET CIGARES

1880	2	19	$1800	$ 5000
1885	4	175	15,600	30,000

BISCUITS

1885	1	6	$1300	$11,200

ARTICLES VARIÉS

1870	1	3	$ 600	$ 3,000
1880	24	108	27,215	80,256

Les données *officielles* relatif au mouvement maritime de notre division et les renseignements sur nos transactions extérieures, se bornent comme nous avons eu l'occasion de le dire, à notre seul Port de Trois-Rivières. Il est évident que, pas plus que dans les cas précédent, on ne peut s'attendre d'eux à un résultat absolu, car ne portant que sur des transactions *directes* et *isolées*, ils ne représentent également qu'une faible partie de nos transactions. Pour des états comparatif de la navigation, nous ne pouvons pas non plus remonter plus haut que 1874 ; car antérieur à cette époque, ces documents, même pour Trois-Rivières, ne peuvent inspirer que peu de confiance. Preuve, le rapport du gouvernement de 1875, qui donne 24 navires avec 13,482 tonneaux comme total du mouvement de notre Port en cette année, tandis que le consulat de Suède et Norvège seul enrégistre 26 navires avec 16,409 tonneaux et que le nombre réel était de 39 navires avec 25,063 tonneaux.

Il ne nous reste plus qu'à remarquer que ce trafic d'outre-mer est uniquement alimenté par notre commerce de bois. Il est très-rare que d'autres éléments, à moins la fourrure et le phosphate, entrent dans sa composition. Même le trafic côtier actuel est en bonne partie au service de cette industrie. Mais comme il ne nous est pas donné de spécifier autrement que sur le mouvement maritime de notre place il est superflu de rappeler de nouveau les raisons qui nous empêchent d'être plus exacte et surtout plus équitable pour notre Cité et pour les autres centres d'affaires de notre Division.

ÉTAT COMPARATIF DU MOUVEMENT MARITIME DU PORT DE TROIS-RIVIÈRES.

nnées	NATIONALITÉS	Nombre	Tonnage	Cargaison	Valeur	Navires	DESTINATION
	Scandinave.....	30	17,957		.....	....	
	Anglais et Canadiens	21	12,991	Bois	$413,688	51	Angleterre
	Etats-Unis.....	1	773	do	24,448	3	Amérique du
	Allemand.....	1	639		.....	....	Sud
1874	Italien.....	1	576	do	2,875	1	Hollande
	Belges.....	1	475	do	1,862	1	France
	Français.....	1	272	do	1,140	1	Portugal
	Portugais.....	1	102		....	....	
		57	33,785		$444,013	57	
	Scandinave.....	.....	.....	do	297,157	36	Angleterre
1875	Anglais et Canadiens	26	16,409	do	6,060	1	Afrique (Cap)
	Allemands.....	12	8,070	do	19,764	1	Amérique du Sud
		1	584	do	2,207	1	Portugal
		39	25,063		$325,188	39	
	Scandinave.....	.....	.....	do	253,637	36	Angleterre
		30	19,330		Sgr lest	4	Montréal
1876	Anglais et Canadiens.....	.....	.....	do	4,147	1	Australie
		12	7,359	do	3,215	1	Amérique du Sud
		.....	.....	do	4,580	1	Portugal
	Allemands.....	2	931	do	2,820	1	Afrique (Cap)
		44	27,620		$268,399	44	
		.....	.....	do	148,650	16	Angleterre
		.....	.....	do	3,600	1	Espagne
	Anglais et Canadiens.....	.....	.....	do	542	1	Bermude
1877		18	10,573	do	7,779	3	Afrique (Cap)
		.....	.....	do	10,820	3	Amérique du Sud
	Scandinave.....	12	9,160	do	26,989	1	Australie
	Portugais.....	1	258	do	2,363	1	Portugal
		.....	.....		Sgr lest	5	Montréal
		31	19,992		$200,743	31	
		.....	.....	do	28,290	1	Australie
	Anglais et Canadiens.....	.....	.....	et divers	18,199	4	Amérique du Sud
1878		8	5,319	Bois	12,395	1	France
		.....	.....	et phospht.	11,864	2	Angleterre
	Norwègien.....	1	633	Bois	2,540	1	Afrique (Cap)
	Allemand.....	1	226	do	900	1	Terre-Neuve
		10	6,178		$74,188	10	

État comparatif du mouvement Maritime du Port de Trois-Rivières.—(*Suite*)

Années	Nationalités	Nombre	Tonnage	Cargaison	Valeur	Navires	Destination
1879	Anglais et Canadiens	.....	.....	Bois et	$142,317	19	Angleterre
		15	8,733	Phosphate	8,485	2	Amérique du Sud
		.....	.....	Bois	6,726	2	Afrique (Cap)
	Norwégiens	10	7,649	do	4,560	2	Antilles
	Etats-Unis	1	418	do	1,463	1	Terre-Neuve
		26	16,800		$163,551	26	
1880	Scandinave	14	10,593		.....	....	
	Anglais et Canadiens	5	3,243	Bois et pht.	$168,782	21	Angleterre
	Russes	1	882	Bois	1,191	1	Terre-Neuve
	Etats-Unis	1	849		.....	....	
	Allemand	1	565		.....	....	
		22	16,132		$169,973	22	
4881	Scandinave	15	11,277	Bois et pht.	$177,804	22	Angleterre
	Anglais et Canadiens	8	5,077	" et divers	25,000	1	Australie
	Russes	1	822	Bois	5,408	1	Afrique (Cap)
	Allemand	1	580	do	3,538	1	Portugal
	Autrichien	1	428	do	2,843	1	Cuba
	Etats-Unis	1	417	do	1,980	1	Amérique du Sud
		27	18,601		$216,573	27	
1882	Scandinave	21	15,609		.....	....	
	Anglais (S. S.)	8	10,888	Bois	$251,515	36	Angleterre
	do et Canadiens.	6	3,206	do	3,325	1	Afrique (Cap)
	Français (S. S.)	1	1;601	do	2,166	1	Brézil
	Espagnol	1	376		.....	....	
	Danois	1	353		.....	....	
		38	32,033		$257,[illegible]	38	
1883	Scandinave	20	15,055	Bois	$239,282	33	Angleterre
	Anglais (S. S.)	9	9,398	do	10,145	3	Amérique du Sud
	do Canadiens.	6	2,649		.....	....	
	Allemand	2	1,945	do	7,253	1	Afrique (Cap)
		37	29,047		$256,680	37	

ETAT COMPARATIF DU MOUVEMENT MARITIME DU PORT DE TROIS-RIVIÈRES.—(*Suite.*)

Année	Nationalités	Nombre	Tonnage	Cargaison	Valeur	Navires	Destination
1884	Scandinave	25	18,063	Bois	$224,687	34	Angleterre
	Anglais (S. S.)	7	10,231	do	35,061	6	Amérique du Sud
	do et Canadiens.	6	3,524		.....	....	
	Russes	4	2,125	do	1,460	1	Terre-Neuve
	Autriche	1	473		Sur lest	2	Québec
		43	34,416		$261,268	43	
1885	Scandinave	18	14,466	Bois	$200,983	31	Angleterre
	Anglais (S. S.)	6	11,284	do	5,942	2	Amérique du Sud
	do et Canadiens.	5	2,138		.....	....	
	Russes	3	2,089	do	2,784	1	Australie
	Espagnol (S. S.)	1	1,552	do	1,120	1	Terre-Neuve
	Allemand (S. S.)	1	1,459		.....	..	
	Danois	1	656		.....	....	
		35	33,644		$210,832	35	

Etat comparatif du mouvement Commercial du Port de Trois-Rivières.

EXPORTATIONS :

MARCHÉS D'OURE-MER

Produits	1880	1881	1882	1883	1884	1885
Bois { Quantité, pieds	11,154,750	17,224,000	21,591,000	19,135,000	21,115,000	17,975,000
Bois { Valeur..	$169,973	$216,573	$257,006	$256,680	$261,208	$210,832
Fourrures.....	5,932	5,108	8,050	5,298	3,745	1,373
Divers.....	223	8,570	—	2,615	—	95
	$176,128	$230,251	$265,056	$264,593	$264,953	$212,300

MARCHÉS DES ETATS-UNIS

Produits	1880	1881	1882	1883	1884	1885
Bois { Quantité, pieds	12,107,500	11,206,500	17,172,090	17,975,000	17,780,000	14,500,000
Bois { Valeur..	$ 130,806	$124,672	$188,332	$177,551	$176,750	$138,442
Foins.....	135,426	117,283	49,595	78,376	78,977	213,244
Ecorce à tanner	25,683	26,726	23,825	31,420	39,486	18,950
Extr. de tannin.	29,717	30,164	39,532	18,723	18,388	10,950
Fourrures.....	7,160	8,132	7,021	5,382	7,258	3,592
Fer.....	49,400	—	—	—	—	—
Divers.....	47,427	81,800	43,226	57,820	61,282	62,297
	$425,619	$388,777	$351,531	$369,272	$382,141	$447,475

TOTAL DES EXPORTATIONS

	1880	1881	1882	1883	1884	1885
Outre-mer.....	$176,128	230,251	265,056	264,593	264,953	212,300
Etats-Unis.....	425,619	388,777	351,531	369,272	382,141	447,475
	$601,747	619,028	616,587	633,865	647,094	659,775

IMPORTATIONS :

Provenance :	1880	1881	1882	1883	1884	1885
Etats-Unis:....	$ 35,721	44,691	76,069	88,016	113,407	88,355
Angleterre.....	1,425	9,277	4,547	8,031	1,404	3,250
France.....	3,104	4,004	7,608	5,551	2,949	2,861
Hollande	694	3,405	7,412	6,672	5,745	2,355
Allemagne.....	6,161	8,039	5,088	3,778	4,018	1,357
Belgique.....	1,037	140	391	1,205	861	353
Autriche	344	—	5,707	2,181	991	—
Italie.....	268	1,147	847	44	100	476
Espagne	16	—	552	930	1,193	993
Indes Occident.	—	—	—	4,679	6,957	—
Portugal.....	—	31	191	—	62	81
	$ 48,770	70,734	108,412	121,087	137,687	100,081

Soit : Total des Transactions Directes

	1880	1881	1882	1883	1884	1885
Exportations...	$601,747	619,028	616,587	633,865	647,094	659,775
Importations...	48,770	70,734	108,412	121,087	137,687	100,081
	$650,517	689,762	724,999	754,952	784,781	759,856

Voilà, M. le Président, dans un cadre des plus restreint, l'état actuel de notre situation.

Est-ce à dire que ce résultat, tout satisfaisant qu'il soit, doit nous suffire, ou que notre développement doit avoir dit son dernier mot ?

Assurément non.

Nous avons vu de quelles ressources on disposait ; nous venons d'examiner le progrès accompli depuis trente ans. Eh ! bien, avec notre superficie de 11,500 kilomètres carré—2,860,367 acres—en partie seulement occupés ; avec le territoire du Saint-Maurice et ses 10 à 12 millions d'acres, c.-à.-d. une autre superficie de 35 à 40,000 kilomètres carré, la Colonisation, le Commerce et l'Industrie, ne trouveront-ils pas pour de longues années encore d'abondantes ressources à utiliser, d'amples matières à exploiter, et l'Agriculture de vastes terrains à cultiver ?

Si dans cette future marche progressive la colonisation, guidant le pas, doit forcément rencontrer une limite aux environs du fleuve, dans les anciens établissements, il n'en est pas de même dans la partie Sud de notre Division, il en est bien autrement dans le Nord ou tout un royaume reste à notre disposition.

Dieu merci, les temps ne sont plus où le mystère, la plupart intéressé, planait sur ces régions peu explorées, ou le trappeur et le commerçant de bois seul osait affronter " *l'horreur* " des vastes solitudes. Nous ne sommes plus au temps ou quelques hardis colons, des désespérés plutôt, suivant la trace de l'homme de chantier, s'établissait au hazard dans la forêt, sur les bords d'une de nos rivières, unique voie de communication qui relîait alors ces pauvres exilés avec le monde civilisé. Car ces éta-

blissements précaires, ces stations isolées, nous les avons vu grandir, nous les avons vu faire souche de paroisses. Et si le commencement avait été bien humble et bien dure, au fur et à mesure que le gouvernement avait su écarter les obstacles et créer des chemins à travers la forêt, ces courageux pionniers ont fait école, ils ont fini par attirer à eux une bonne partie de ceux qui se trouvaient à l'étroit dans leur ancienne demeure.

Ce que ces colons primitifs ont su accomplir en dépit de difficultés quasi-insurmontables, avec des ressources dérisoires, ne saurait-on plus l'accomplir, nous, avec les moyens dont on dispose de nos jours ?

Les chemins de fer pénétrant au loin dans l'intérieur abrégeant les distances, épargnant temps et argent et mettant le producteur à même d'entrer en relation directe et facile avec le consommateur, nos moyens de colonisation ont plus que décuplé. Des terres peuvent s'ouvrir avec avantage là où dans des circonstances ordinaires il aurait fallu cinquante ans pour s'établir.

L'exemple du Grand Trunk, qui en moins de trente ans fit d'une forêt, reputé impénétrable, une des plus florissante et des plus populeuse section des Townships de l'Est, en est une preuve. Une autre preuve est fournie par le chemin de fer du Nord. Une plus frappante sera fournie par l'embranchement des Piles et par le chemin de fer des Basses-Laurentides. L'un ouvrant virtuellement le haut du Saint-Maurice ; l'autre traversant en toute leur longueur les fertiles vallées de la Batiscan et du Lac Edouard, côtoyant l'immense plateau de terres arables située au-delà des Laurentides, à l'est de la partie montagneuse du St. Maurice et dont le contenu se chiffre par plus d'un million d'acres—reliera bientôt

notre Port avec la Région du Lac St. Jean. Il en sera de même avec le chemin de fer projeté : " Trois-Rivières et Nord-Ouest." Cette voie traversera le territoire à l'ouest du St. Maurice et du haut de l'Ottawa—territoire des plus riches en bois et en minérais de toute sorte, sans compter les excellentes terres d'alluvion de la vallée de la Matawin et d'autres rivières et lacs—et atteindra la ligne du Canada Pacific aux environs de Mattawa près le lac Témiscamingue, racourcissant de près de 200 milles la distance qui sépare les produits des Régions du Nord-Ouest d'un port d'embarquement pour les marchés d'outre-mer.

Tout cela constitue aujourd'hui un ensemble de circonstances et de moyens dont la génération d'hier ne soupçonnait même pas l'existence.

Un coup d'œil sûr la carte, une étude quelque peu sérieuse et impartiale sur ces vastes contrées au Nord, sur leurs conditions climatériques et agronomiques, leurs ressources forestières, minières, industrielles et commerciales, tout nous confirme dans la foi immuable que nous professons à l'endroit de notre Région.

Et c'est aux sociétés de colonisation, comme nous le donnions à entendre, qu'appartient cette fois encore, de devancer l'avenir.

Fort de l'appui des gouvernements et des hommes renommés pour leur vertue et leur science, secondé par des capitaux et par les voies ferrées dont nous venons d'esquisser la valeur et indiquer les directions, c'est à elles que revient la tâche de reprendre, en quelque sorte, les glorieuses traditions des anciens seigneurs canadiens, celles des de Tracy, des Talons et des de Callières. Car en ces temps-là, mieux que dans maintes

occasions de nos jours, on savait déjà faire de l'immigration raisonnée, non pas *par fragment de moyens*, ni *par individu*, mais par *un emploi judicieux du fond-capital* et *par groupes*. En créant des milieux sociaux quasi-indentique à ceux que l'immigrant laissa chez lui, ils effacèrent du coup ce qu'il y avait, et ce qu'il y a encore, de réellement sombre dans l'existence du colon—l'isolement. Ils prenaient en outre soin de choisir de bons sites et de procurer de bonnes terres. Ces exemples, tout anciens qu'ils soient, sont bons à suivre. En ajoutant, pour le bénéfice de ceux qui sont moins bien partagé sous le rapport de la fortune, la certitude de trouver à pourvoir aux besoins d'une première installation, avec faculté de se libérer dans un temps raisonnable, notre organisation à nous offrirait, à tout homme de cœur, un moyen certain de se créer une existence et de préparer à lui et à sa famille un avenir des plus assurés. L'immigration aux Etats-Unis n'aurait plus de raison d'être ; et l'immigrant des vieux pays, surtout le Français, le Belge et le Suisse, trouverait dans notre milieu un chez soi qui répondrait le mieux à ses espérances, à ses affinités de language, de religion et de race.

Donc, pour notre Région à nous, l'avenir du Colon c'est l'avenir de notre Agriculture, par conséquence l'avenir de notre Industrie et de notre Commerce.

En complétant la colonisation au Sud ; en ouvrant les vastes territoires au Nord, non seulement agrandirons-nous notre champ d'action et aiderons-nous au développement général du pays, mais nous ouvrons de nouveaux et de plus larges horizons à notre jeunesse, nous dirigeons ses facultés vers un but utile et patriotique. Par l'infusion d'un élément nouveau, nous éveillerons le désir de mieux faire. Par une éducation pratique, plus

conforme à la spécialité et aux [illegible] ns généraux que notre époque réclame de ceux [illegible] e destinent à l'agriculture, au négoce et à l'indu[illegible], par l'expérience acquise durant des séjours faits [illegible] étranger dans le but de se perfectionner, nous préparerons une génération qui saura profiter de nos sacrifices et qui sera à même de soutenir avec avantage la lutte, que se livreront infailliblement dans le monde entier les générations de demain, sur le terrain de l'économie politique et sociale.

Si le progrès accompli depuis trente ans nous est un sûr garant que les efforts de notre génération ne resterons pas stérile, il incombe à notre Chambre de Commerce de ne pas perdre de vue les intérêts du moment.

En dépit du peu de sympathie que nous avons rencontré dans notre tentative de généraliser nos travaux, il ne s'en suit pas qu'il faut, pour cela, abandonner la partie. En poursuivant notre tâche, en mettant de temps à autre sous les yeux du public des chiffres établissant la valeur de nos transactions et donnant une idée assez exacte de notre situation, nous finirons par réveiller un sentiment de solidarité plus conforme à l'intérêt de tout le monde. Nos chefs-lieux et nos centres d'affaires apprécierons de leur côté nos intentions et on trouvera dans notre façon d'agir le meilleur moyen d'obtenir, par l'union des forces, le résultat que nous poursuivons tous, mais, malheureusement chacun de son côté, par conséquent, avec infiniment moins de chance de succès.

En attendant qu'une organisation complète puisse exercer une influence plus directe et plus efficace sur la marche des affaires de notre Division, nous terminons

notre rapport en résumant les principaux travaux de notre administration.

En sortant de la crise économique de 1875-80 il se fit chez nous, comme partout ailleur du reste, un mouvement très-prononcé pour réorganiser les forces disséminées, grouper les intérêts divers et attirer sur notre centre l'attention du monde des affaires ainsi que la sollicitude de nos gouvernements. L'ancienne Chambre de Commerce, désagrégée durant la crise, conserva cependant un élément suffisamment homogène pour défendre les intérêts engagés, et, de concert avec les autorités municipales et le haut négoce, pour appuyer auprès des promoteurs de projets et d'entreprises nouvelles, les intérêts de la localité. C'est ainsi que la position de Trois-Rivières et de la Division fut ardemment défendue—quoique sans grand succès—lors de la création du Crédit-Foncier Franco-Canadien. Il en fut de même lors de l'introduction de l'Industrie sucrière dans la Province et lors du projet d'établir un Crédit Mobilier. Lorsqu'il fut question d'établir une ligne régulière de vapeurs entre la France et le Canada, dans le but de développer les relations commerciales entre les deux pays, Trois-Rivières pris part au mouvement, et ainsi de suite.

Avec la reprise des affaires et du moment que la construction du Chemin de fer du Pacifique était definitivement assurée, c'est-à-dire du moment que notre réseau de chemins de fer allait être complété dans ces grandes lignes, des démarches furent faites auprès du gouvernement fédéral dans le but d'établir une Commission du Havre pour notre Port. Ce projet, dans lequel depuis de longues années déjà nos hommes d'affaires voyait non-seulement le moyen le plus pratique, et le plus efficace, pour

faire valoir la situation exceptionnelle de notre hâvre, mais l'unique moyen pour assurer le développement et l'indépendance commerciale de notre Région, allait donc enfin trouver une solution ! A la délégation qui se rendit à Ottawa se joignait l'Honorable Président du Conseil de Québec, tous les députés du District de Trois-Rivières, ainsi que ceux des comtés de Drummond—Arthabaska et de Yamaska, c'est-à-dire la représentation de la Région entière, plus, l'appui moral du gouvernement local. Le gouvernement fédéral, sur cette démarche collective, et après avoir pris en considération la valeur de nos avancés, accéda à notre demande, et aux Ingénieurs du Département des Travaux Publics furent confiées les études. Les conclusions du rapport de ces officiers s'accordant en tout point avec les données fournies par le comité d'initiative, une loi fut promulguée en 1882, établissant une Commission à l'effet de pourvoir à l'amélioration et à l'administration du hâvre de Trois-Rivières, avec pouvoirs d'emprunter une somme de $300,000 pour construire des quais et faire d'autres travaux dans les limites du dit hâvre.

Cette commission établie, c'est-à-dire une grande partie de l'outillage assurée, notre Chambre de Commerce, qui s'était reconstituée durant l'intervalle, s'efforça de faire connaître au dehors les avantages de notre position et d'attirer sur notre port un trafic nouveau et plus considérable. C'est à cette fin que des correspondances furent engagées avec nos diverses compagnies de chemin de fer, avec les lignes de vapeurs, avec des armateurs et des exportateurs. Les relations furent reprises avec la société d'exploitation des mines de phosphate et avec les établissements de scieries de la vallée d'Ottawa, qui depuis quelques années déjà avaient fait usage de notre hâvre. Mais ce fut surtout

auprès des commerçants d'animaux que les démarches furent les plus actives. Car si nous émettons la prétention que notre port fournit les plus sérieux avantages à n'importe quel trafic, soit d'Importation, soit d'Exportation, c'est au commerce d'exportation d'animaux vivants que Trois-Rivières offre, par *sa position géographique en aval du Lac St. Pierre,* un lieu d'embarquement d'une supériorité incontestable. Outre que les steamers en chargement d'animaux peuvent, en quittant notre havre de bon matin, atteindre la brise rafraichissante du bas du fleuve avant que le soleil ait produit son effet, nous évitons le danger des insolations et des coups d'appoplexie, causés par l'exposition forcée sur des quais encombrés comme à Montréal, nous épargnons à ces pauvres bêtes les horreurs d'un séjour trop prolongé dans l'atmosphère de fournaise d'une cale en fer durant les heures de chargement, pendant que le vaisseau est mouillé pour la nuit et pendant son passage à travers le lac. Notre " Commune " et notre " Banlieue " traversées par la ligne principale du C. P. R., par la voie de ceinture et tout à proximité des quais, offrent des terrains assez vastes et assez fertiles pour recevoir et héberger pour un temps indéfini tous les animaux qui pourraient nous arriver de la Province d'Ontario et du Nord-Ouest. Et ce bétail, après avoir pris le repos nécessaire pour se remettre de son long voyage en chemin de fer, peut-être embarqué dans des conditions telles qu'il arrivera sur les marchés d'Europe dans un état de santé excellente, et non pas dans un état d'épuisement qui risque de nous faire perdre d'un jour à l'autre notre bonne réputation, et les fruits du travail opiniâtre qu'il a fallu faire pour organiser une des branches des plus considérable de notre commerce d'Exportation.

Et dans ce négoce d'animaux vivants il ne faut pas oublier non plus l'élément principal, la nourriture : le *foin* et l'*avoine*, les deux articles dont notre Division est le grand producteur et le meilleur fournisseur.

Ainsi cette Commission du Hâvre, dont la tâche est de remplir dans le système économique de notre Région le rôle de pompe aspirante et foulante, concentrera sur notre port les éléments de commerce épars, pour les expédier ensuite, soit sur des points de l'intérieur, soit sur des contrées d'outre-mer. Mais cette tâche, d'une importance si considérable pour notre Centre, la Commission ne pourra la remplir avec succès que du jour où son système d'amélioration sera complété. Il est donc du devoir de notre Chambre de Commerce d'aider de toute son nfluence à ce que les moyens seront fournis à la Commission pour accélérer ses travaux. Car sans cela il est guère raisonnable de vouloir demander de réunir sur notre place les produits de la région, à plus forte raison vouloir s'attendre à ce que les produits nous viennent du dehors, le bois et le phosphate de l'Ottawa, ou les animaux vivants des Provinces de l'Ouest.

Durant sa gestion notre Conseil d'Administration fit également des démarches à Ottawa et à Québec pour engager nos gouvernements à faire faire des explorations par leurs Ingénieurs des mines, principalement dans la région du St. Maurice et dans la rangée des Laurentides. Il est avéré que notre territoire est très-riche en minérais de toute sorte, le plus riche peut être en fer de la province ; on en trouve partout, voir même dans des lacs, comme celui à la Tortue dont le lit est exclusivement composé de ce minérai, et le lac " à la Peinture " dont les eaux terreuses sont formées d'une solution d'ocre que les ha-

bitants usent pour badigeonner leurs bâtiments. Dans la rangée des montagnes au nord de Trois-Rivières on trouve du phosphate, de la plombagine, de l'amiante, du Mica, du marbre etc. Du cuivre et de l'amiante dans les montagnes du sud. Des sources d'eau sulphureuse, d'une renommée bien établie, se trouvent dans les comtés de Maskinongé, St. Maurice, Champlain, et Yamaska. Des puits à gaz à la Rivière du Loup ; des indices de pétrole à St Grégoire et à St. Maurice. Afin il ne s'agit, pour tirer profit de ces richesses minières, que de localiser les gissements et d'établir par des spécialistes leur valeur probable et le moyen de les exploiter.

Lors du transfert définitif du chemin de fer du Nord à la Compagnie du Pacifique, notre Conseil présenta un mémoire relatif aux modifications à introduire dans la liste des tarifs et aussi dans le maniement du trafic sur la ligne principale, sur le chemin des Piles et sur la voie de Ceinture (Loop-Line). L'attention de la Compagnie fut également dirigée sur l'avantage pour elle d'établir des ateliers de construction et de réparation à Trois-Rivières, la main d'œuvre chez nous étant bon marché et le bois et le fer en abondance dans les environs. Une proportion considérable de roues, pour ses wagons de chemin de fer, pourrait également être fournie par les usines de Trois-Rivières et de Radnor.

La compagnie du Grand Trunk voyant son puissant compétiteur en possession d'une voie ferrée non-interrompue jusqu'à Québec, s'efforça de mettre sa ligne du Sud en état de soutenir la concurrence qui ne manquait pas de s'engager. Des modifications furent introduites sur toute la ligne et l'embranchement d'Arthabaska—Doucet's Landing vit, pour la première fois de son existence,

la compagnie vouloir sérieusement s'occuper de lui. L'importance de ce chemin se révéla, pour ainsi dire, d'une façon subite, car maître à Doucets Landing, le Grand Trunk s'apercevait enfin qu'il pouvait commander à peu de frais, et à son usage quasi-exclusif, l'approche d'un Port de mer nouveau.

La vérité est que cette position vis-à-vis de la ville, domine toute la partie sud de notre Havre. Les trains arrivent jusqu'au bord de l'eau et le quai tel qu'il existe, n'a besoin d'être prolongé que de 500 ou 600 pieds pour toucher au chenal qui en cet endroit est large de 1000 à 1200 pieds avec une profondeur d'eau variant de 30 à 50 pieds, c'est-à-dire pour admettre des navires du plus fort tonnage. A l'est du quai le fleuve forme bassin sur une longueur de 600 pieds qui ne demande qu'à être creusé à une profondeur uniforme pour donner accès à toute une flotille de cabotiers. A l'ouest le quai est protégé par des ensablements et par des terrains inégaux que l'on peut aisément rehausser pour y construire des hangars, ou faire servir à des dépots de charbon, des chantiers à bois, à des clos pour des animaux etc. Bref, l'outillage est complet pour créer des " Docks " d'une capacité extraordinaire et d'un usage immédiat.

Pour un dépot de charbon nul endroit assurément ne serait plus approprié que Doucet's Landing. De la jetée les trains peuvent se diriger jusqu'aux limites extrêmes du réseau du Grand Trunk.

Pour la réception et l'embarquement ultérieur des animaux vivants, surtout pour les bêtes à cornes et les moutons venant des Townships, l'endroit est assurément

mieux choisi que la Pointe Lévis ou tout est gêné dans son mouvement.

La concentration des produits agricoles destinés à l'exportation, des beurres et des fromages provenant de la partie sud de la région, ainsi que le bois des moulins situés le long de la grande ligne est également facile et peu couteuse.

Ce sont ces considérations et d'autres encore que nous avons appuyées auprès de la Compagnie.

Mais si la situation du Grand Trunk à Doucet's Landing est admirable, la Compagnie du Pacifique se trouve à Trois-Rivières dans une position hors de paire.

Par la voie de ceinture sa ligne principale, ainsi que l'embranchement des Piles, sont reliés à l'eau profonde, et les chargements peuvent s'effectuer sur toute la longueur des quais, des wagons de la Compagnie dans les bâtiments même et vice-versa. Les rails et le charbon, pour ne parler que du matériel employé par la Compagnie elle-même, peuvent être débarqués et expédiés de nos quais à meilleur compte et dans des conditions de manipulation beaucoup plus rapide, que dans la plupart des ports. Ces mêmes avantages, cela va s'en dire, s'appliquent à tout autre fret ; et le consignataire et l'exportateur trouveront en outre de larges surfaces sur nos quais pour déposer les effets destinés à attendre le chargement.

Ce même " Loop-Line," dans son parcours à l'est, traverse notre commune, c'est-à-dire des terrains appartenant à la ville. Notre Conseil Municipal offre gratuitement à la Compagnie du Pacifique l'étendue requise pour construire des abris, des clos et des hangards ou tout autre chose nécessaire au trafic d'exportation des animaux

vivants ; plus, un espace suffisamment large pour recevoir et permettre à bon nombre de têtes de bétail d'aller et venir à leur aise.

Ce commerce d'animaux attira l'attention de notre Conseil sur la question de l'élevage du bétail dans notre Division.

Il nous semble en effet que ce négoce, qui date à peine d'une dizaine d'années et dont le développement était si extraordinaire, devrait fournir à nos habitants une source d'observations non-seulement intéressantes, mais de plus en plus instructives. En 1874, l'exportation des bêtes à cornes de tout le Dominion n'était encore que de 40,000 têtes ; aujourd'hui le chiffre approche 140,000 et tout le monde s'accorde à dire que l'on est loin de vouloir s'en tenir là. Donc, si l'éleveur d'Ontario, et à plus forte raison celui du Nord-Ouest, trouve son profit à produire un article dont le prix de revient augmente en proportion de la distance entre le lieu de la production et le port d'embarquement final de l'animal, notre éleveur à nous ne trouvera-til pas son compte en se livrant à ce même genre de commerce ? Il est vrai que dans le nord de notre région nous avons les rigueurs de l'hiver contre nous. Mais nous avons en notre faveur les frais de transport en moins, plus nos splendides terres à foin et nos immenses pâturages. Et la question se pose dans toute sa simplicité : *Est-il plus profitable de disposer de la matière première*, c'est-à-dire, de vendre notre foin, notre avoine et notre grain, *ou bien de produire de la viande*, c'est-à-dire, d'élever du bétail ?

Sans vouloir empiéter le moins du monde sur la compétence des sociétés agricoles, nous croyons que notre mouvement commercial et industriel gagnerait de beaucoup, et

notre habitant également, si l'agriculture acceptait plus volontiers les notions appropriées aux besoins de nos jours et si, au lieu de vouloir vendre nos produits *quand même* et *à tout prix* on se livrerait à une culture plus étendue, à un élevage de plus en plus développé.

A l'appui de notre prétention nous mentionnons le rapide développement de notre industrie laitière ; nous ajoutons l'écoulement facile des milliers de douzaine d'œufs que nous envoyons annuellement aux Etats-Unis ; nous renvoyons nos intéressés à nos cantons de l'Est, ou l'on s'occupe depuis longtemps déjà, et avec profit de l'élevage des bestiaux, au point même que de simples villagès, comme Kingsey, par exemple, exportent jusqu'à 800 bêtes à cornes et 2500 moutons dans le cours d'une seule année. Et nous ne mentionnons pas ici les établissements manufacturiers qui tirent de ce genre de culture la matière première de leur Industrie : la viande pour les salaisons et les conserves, la laine pour les filatures, le cuir pour les tanneries, les os etc, pour les produits chimiques et autre objets, et ainsi de suite.

D'autre part il ne faut pas se faire illusion ; la vente à grands profits des céréales devient de plus en plus difficile. Car aujourd'hui, les blés par exemple, arrivent sur les marchés d'Europe non-seulement de l'Amérique, mais de l'Asie, de l'Afrique et de l'Australie et chaque jour amène de nouveaux compétiteurs. Tandis que pour la fourniture "*en chair*" les pays trop éloignés peuvent difficilement concourir et les climats autres que ceux des zônes tempérées ne sont guère à craindre pour les produits vivants.

Le désir de tirer la plus grande somme de profit de nos produits devrait nous nous engager à examiner de

plus près le mode culture et l'élevage chez nos voisins. Ensuite voir de quelle façon ces produits peuvent arriver sur le marché le plus rapproché et le plus lucratif.

A ce dernier sujet que l'on nous permette une observation :

Ce n'est pas sans raison que l'on se plaint dans nos campagnes du peu d'avantages que l'on trouve à se défaire d'un objet quelque peu hors du commun, que ce soit un bel animal ou tout autre produit. Ou bien il faut le vendre à un prix qui ne laisse pas de profit, ou il faut le transporter sur le marché de Montréal ou de Québec, c'est à dire manger le bénéfice en frais de transport et de déplacement. De toute façon le résultat est peu encourageant pour la production.

N'y a-t-il pas de remède à cet inconvénient ? Dans les pays d'Europe, surtout en France et en Angleterre, nous croyons voir ce remède dans la système de *foire régionale*, réunions de la plus haute importance pour les acheteurs et pour les vendeurs. Car ces marchés périodiques attirent non seulement le vendeur des environs, mais l'acheteur étranger, et il se fait plus de transactions, il se change plus de produits de main durant une seule de ces journées, que pendant des mois entiers dans des circonstances ordinaires. Ils ont de plus l'avantage d'introduire dans les usages des campagnes un système d'échange au comptant, ce qui donne lieu à des transactions plus variées, plus étendues et plus profitables, qui permet au plus humble comme au plus riche cultivateur de se défaire avec avantage de son surplus et de se procurer sur les lieux mêmes ce dont il aura besoin à son tour.

Aujourd'hui nous possédons déjà les concours annuels

des Sociétés d'agriculture, n'y aura-t-il pas moyen de réunir ces deux systèmes : EXPOSITION ET MARCHÉ-FORAIN ?

Notre Chambre de Commerce prit également une part active dans la réception que les citoyens de Trois-Rivières firent aux délégués français lors de leur visite au Canada l'automne dernier.

La qualité de touriste de la pluspart de ces Messieurs et leur trop court séjour dans notre ville ne laissait guère de prise au désir d'entamer des relations immédiate, ni même pour donner aux voyageurs une idée approximative de notre situation économique. Cependant d'aimables souvenirs ont été échangés et se sont conservés depuis, qui, s'ils ne relèvent pas tout à fait de la nature des affaires proprement dite, ne serviront pas moins à accélerer le rapprochement et à hâter le développement commercial entre les deux pays. En tout cas, cette visite à réveillé dans notre milieu commercial la ferme résolution de se dégager de l'intermédiaire, dont les services sont par trop onéreux, et de s'adresser dorénavant directement aux producteurs.

Le fait est que les vins, les brandy, les liqueurs, etc, dont notre place fait une assez grande consommation, devraient être importés sans passer par la main d'aucun agent du dehors. Les produits alimentaire, les articles de nouveautés, soieries, rubaneries, fleurs, etc, les articles de librairies et de fantaisie, qui d'habitude sont achetés sur la place de Montréal, devraient être importés par les négociants eux-mêmes. D'autres part nous devrions pouvoir fournir au marché français une bonne partie de ses bois et aussi des fourrages. Car la consommation

de ces articles est très considérable en France, surtout pour les bois.

En 1883, par exemple, l'importation des bois ordinaire se chiffrait par 127,000,000 francs, soit au-delà de $25,000,000 et les fourrages par 3,693,000 ou près de $700,000.

Nous donnons ici, à titre de renseignement pour ceux de nos négociants ou producteurs qui désireraient ouvrir des débouchés en France, la liste des ports de mer dans lesquels on importe actuellement le plus de bois et de fourrages :

	Annee		Bois		Fourrages
Bordeaux	1883	pour	34,731,000	frcs	1,455,000
Cette	do		24,209,000	"	
Marseille	do		16,300,000	"	1,362,000
Dieppe	do		10,572,000	"	
Havre	do		8,260,000	"	
Dunkerque	do		7,796,000	"	59,000
Rouen	do		7,227,000	"	817,000
Calais	do		6,849,060	"	
Boulogne	do		4,890,000	"	
St. Nazaire	do		4,347,000	"	
Nantes	do		1,893,000	"	

A part des travaux d'intérêt général, dont nous venons de relever les points les plus saillant, notre Conseil d'administration s'associa à la plupart des mesures d'intérêt local.

Il prépara, par exemple, le mouvement qui fit que le Conseil Municipal nomma une Commission sanitaire per-

manent pour notre place et qui l'engagea a prendre des mesures pour établir un système d'égout dans notre ville ; Institution et amélioration dont notre localité avait grandement besoin. Il s'associa aux efforts que l'on fit pour maintenir et pour développer une communication régulière de vapeurs entre les paroisses des environs et le marché de Trois-Rivières. Il insista auprès des compagnies de chemins de fer pour obtenir des trains locaux et des trains commerciaux à prix réduits. Il seconda la résolution des contribuables pour obtenir de la Corporation des " Bonus " et autres avantages, afin de favoriser l'établissement, en dedans les limites de la ville, d'industries nouvelles : telles par exemple pour les $25,000 en faveur de la verrerie de MM. Davis & Cie., et les $20,000 pour les scieries de MM. Hall, Neilson & Cie, et aussi lorsqu'il s'agissait d'accorder le " bonus " de $25,000 au chemin de fer des Basses-Laurentides.

Bref, notre Chambre de Commerce ne refusa jamais son concours, lorsque les intérêts de la ville ou de la division le réclamait.

Sans doute ces travaux ne comparent pas avec les travaux des chambres de commerce de nos grands centres. Mais on ne peut leurs refuser un certain mérite, surtout lorsque l'on considère les difficultés sous lesquelles ces travaux ont dûs être engagés.

Lorsque notre réseau de chemin de fer sera complété, c'est-à-dire lorsque les anciennes lignes auront fait valoir leur nouvelle organisation ;

Lorsque sur la rive sud le " Montreal-Sorel " qui doit se rendre à la Pointe-Lévis, touchera à Doucet's Landing et que le " South-Eastern " venant du lac Champlain aura son terminus au même endroit ;

Lorsque sur la rive nord les lignes actuellement en construction seront également terminés et que le " Trois-Rivières-Nord-Ouest " sera en exploitation ;

Surtout lorsqu'une nouvelle ligne, passant de Doucet's Landing à travers les comtés de Nicolet, Mégantic et Beauce, ou bien une continuation de l'embranchement d'Arthabaska Doucet's Landing, *aura fait, dans les environs du Lac Mégantic, connection avec la " ligne courte " (Short line) qui doit relier les Provinces du Nord-Ouest aux Provinces maritimes, ligne qui, avec notre " T.-R. N.-O." racourcirait ce chemin du Pacifique d'une couple de cents milles ;*

Lorsque nos systèmes d'amélioration du hâvre et de voies fluviales seront également terminés,—les affaires changeront de face, et nous avons la ferme conviction que la Cité de Trois-Rivières, ainsi que la Région, sauront occuper avec honneur la position que la nature leur a designé, et que l'énergie et la persévérance de la population sauront bien leur conquérir.

Le tout respectueusement soumis.

GEORGES BALCER,
Secrétaire.

A Monsieur Alex. Baptist,
Président
de la Chambre de Commerce, Trois-Rivières.